

RETURN NO. 28—continued.
LOCOMOTIVE RETURNS for the Year ending 31st March, 1900—continued.

Type.	No. of Engines.		Average Speed—Miles per Hour.		Engine-Mileage.			Quantity of Stores.				Cost.				Cost per Engine-Mile in Pence.				Days in Steam.					
	Detail.		Total.		Running.				Repairs.				Running.				Repairs.				Running.				
																									Total.
	Train.	Shunting.	Ballast.	Coal.	Oil.	Tallow.	Waste.	Wages and Mate-rial.	Stores.	Fuel.	Wages.	Wages and Mate-rial.	Stores.	Fuel.	Wages.	Wages and Mate-rial.	Stores.	Fuel.	Wages.		Total.				

AUCKLAND SECTION.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
A	1	12	20	148,803	54,372	13,748	...	217,013	50,719	...	...	lb.	...	1,558	1,565	163	...	...	...	£	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...</

AUCKLAND SECTION.

* Includes cost of converting two class "L" locomotives to class "LA" in year ending 31st March, 1900.

WELLINGTON-NAPIER-NEW PLYMOUTH SECTION.

A	1	12	1,723	3,342	7,038	...	...	5,065	614	104	4	61	12	4	26	140	182	0.57	1.19	1.23	6.63	8.62	141
C	2	15	9,054	21,066	65,038	1,391	...	87,535	1,831	224	24	184	264	10	91	262	627	3.94	1.15	1.36	3.90	9.35	213
D	9	15	11,806	110,157	11,806	1,422	...	123,385	46,284	1,995	157	1,222	843	84	674	1,790	3,391	2.31	1.84	1.84	4.91	9.29	1,558
E	11	20	32,910	96,232	32,910	23,960	...	153,102	26,363	2,715	152	1,283	843	114	2,370	2,459	4,786	1.64	2.23	2.46	2.83	9.30	950
F	2	20	35,283	39,723	15,362	...	...	46,097	46,700	961	64	425	1,151	112	1,369	2,486	5,112	1.80	1.17	2.14	3.89	8.00	1,889
Fa	6	6	15,220	102,225	15,220	...	...	177,450	48,476	3,503	73	1,270	4,655	107	2,197	1,520	8,479	2.65	1.18	2.65	3.79	9.27	440
H	8	20	7,939	55,052	7,939	...	...	63,591	16,051	2,918	219	1,514	1,416	127	2,540	2,444	6,227	1.91	1.17	3.44	2.90	44.14	1,057
J	2	25	19,599	35,517	19,599	...	...	55,040	8,946	1,036	47	460	305	46	715	598	1,064	1.15	1.17	2.70	3.65	8.42	1,226
K	4	20	11,292	4,691	11,292	8,238	...	14,221	3,818	419	25	246	56	17	188	268	3,076	0.94	1.70	3.17	4.52	8.92	385
L	1	25	10,210	29,101	10,210	2,926	...	42,237	9,818	1,037	83	596	1,137	42	533	627	2,339	6.46	2.4	3.03	3.56	13.29	489
La	3	25	2,377	51,390	2,377	...	...	53,767	15,941	1,108	65	442	2,372	38	803	504	3,717	10.60	1.7	3.58	2.24	16.59	277
M	4	20	8,595	47,882	8,595	...	...	56,477	21,327	1,556	60	601	600	56	1,009	877	2,542	2.55	2.4	4.29	3.72	10.80	491
N	3	15	36,213	170,712	36,213	10,030	...	216,955	54,312	4,312	215	1,996	2,105	168	2,009	2,964	7,866	2.33	1.18	2.84	3.28	8.63	1,855
O	9	20	12,750	55,782	12,750	13,465	...	81,997	23,227	2,173	121	1,015	661	84	1,050	1,244	3,039	1.93	2.5	3.07	3.64	8.89	899
R	4	20	8,573	42,437	8,573	1,870	...	52,889	18,976	1,568	89	533	619	60	916	809	2,404	2.81	2.7	4.15	3.67	10.90	408
S	2	15	49,988	244,988	49,988	4,508	...	299,484	104,997	7,318	371	3,049	3,311	290	5,633	3,769	13,003	2.65	2.23	4.52	3.02	10.42	2,494
WA	15	20	319,976	1,204,258	319,976	67,850	...	1,592,084	471,035	37,003	2,054	17,064	23,574	1,435	23,588	23,030	71,627	3.55	2.2	3.55	3.47	10.79	15,565
Total	90	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Less recoverable, mileage and expenditure	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
General charges	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Total	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

* Written off 9th December, 1899.

† Includes cost of four new boilers in year ending 31st March, 1900.

‡ Includes cost of converting four class "L" engines to class "LA" in year ending 31st March, 1900.

§ Includes 49,504, cost of three new "U" locomotives, and £1,675 part cost of four new "WA" locomotives.